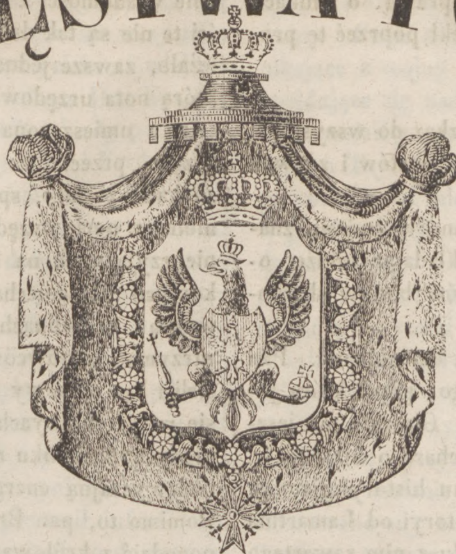
№. 59. w Czwartek dnia 11. Marca 1847.

GAZETA W. XIĘSTWA POZNAŃSKIEGO.



Drukiem i nakładem Drukarni Nadwornéj W. Deckera i Spółki. — Redaktor odpowiedzialny: N. Kamieński.

WIADOMOŚCI KRAJOWE.

Poznań, dnia 9. Marca. — Najnowszy numer dziennika urzędowego zawiera między innemi co następuje: Naj. Król raczył Szambelana i dziedzica dóbr ziemskich Ferdynanda Augusta Rudolfa barona Hiller Gaertringen na Pszczewie mianować marszałkiem sejmowym dla Stanów prowincyalnych Wielk. Księstwa Poznańskiego, a Heliodora hrabię Skorzewskiego na Prochnowie jego zastępcą. — Poznań, 28. Lutego 1847.

Naczelny Prezes Wielkiego Xięstwa Poznańskiego.

Beurmann.

O defraudowaniu miar. — Zanoszono do nas wielokrotnie zażalenia, iż na targach zbożowych częstokroć niebywają zachowane przepisy regulaminu miar i wag z d. 16. Maja 1816. i ustawy z d. 13. Marca 1840, co stąd mianowicie pochodzi, że zamiast pruskiego szefla, używają polskich rozmaitego wymiaru wierteli. Z tego powodu zwracamy na to uwagę publiczności, iż użycie innych miar i wag jak pruskich w publicznych obrotach zakazane jest wspomnionemi ustawami i że wedle Najw. rozkazu gabinetowego z dnia 25. Maja 1820 za defraudacye miar i wag połowę przysądzonych kar denuncyant ma pobierać. Przy odwołaniu się do naszego okolnego rozporządzenia z dnia 17. Maja 1845 zalecamy na nowo władzom policyjnym, ażeby czuwały nad ścisłém tych przepisów dopełnieniem i pociąganiem przestępców do indagacyi i ukarania, szczególniéj zaś podwoiły swą w tym względzie baczność podczas targów zbożowych i dopilnowały obwieszczenia w publicznych pismach lub gdzieindziéj cen targowych tylko podług miar pruskich. — Poznań, 24. Lutego 1847.

Król. Pruska Regencya. Wydz. I.

WIADOMOŚCI ZAGRANICZNE.

Austrya.

W Krakowie ogłoszono postanowienie téj treści: 1) Odtąd żaden żyd ani żydówka z Królestwa Polskiego, nie może być którędy indziéj jak tylko przez C. K. celny urząd graniczny, bądź z artykułami opłacie celnéj ulegającemi lub bez tychże przybyły, do kraju wpuszczonym. 2) Żydzi Kr. polscy lub żydówki przybywający do urzędu celnego granicznego, zanim wstęp do kraju dozwolony im będzie, winni są w tymże C. K. urzędzie celno granicznym złożyć następujące opłaty, tytułem glejtu celnego: a) Każdy handlujący i inni wolni żydzi, zł. reńskich 4 kr. 45. b) Każdy służący żyd i każda żydówka służąca zł. reń. 3 kr. 15. c) Każde dziecko żydowskie aż do skończenia lat 14 wieku swego zł. reń. 1 kr. 45. Oprócz takowego glejtu, winien jeszcze tak nazwany Ibertrag od każdego talara, czyli od jednego reńskiego i 30 krajcarów opłaconego glejtu w ilości 22 i pół krajcarów być składanym. Ci żydzi, którzy bydłem lub żywnością handlują, mają tylko po 1 reńs. i 6 krajcarów w k. m. opłacać. Od opłaty rzeczonego glejtu, jednak wolni są lekarze żydowscy, akuszery i akuszerki, gdy takowy stan, świadectwami władz swoich udowodnić potrafią; na koniec tacy żydzi, którzy tylko tranzytowy handel przez kraj Krakowski, tudzież Galicyją i Lodomeryją prowadzą. 3) Opłata takowego glejtu w monecie brzęczącéj konwencyjnéj, uiszczoną być musi i t. p. — Ogłoszono oraz, iż z d. 1. Marca r. b. poczynając opłata od listu pojedyńczego z Krakowa do Podgórza lub nawzajem drogą pocztową przesłać się mającego, w ilości 3 krajcary k. m. pobieraną będzie.

Z Krakowa. — Korespondent krakowski powszechnéj gazety niemieckiéj lipskiéj, zdaje się iż sobie ztąd uczynił szczególne i nieustające zadanie Redakcji rzeczonego dziennika, najwidoczniéj w oczy uderzające, najbezwstydniejsze donosić fałsze. I tak, w artykule swoim z dnia 14. Lutego r. b. między innemi, oznajmia tenże powyższéj Redakcji: «Że jenerał Cesarsko-Rossyjskiéj jazdy Rüdiger, przybył do Krakowa: że z innych części monarchji austryjackiéj znaczne posiłki wojskowe wchodzą do tego miasta, które w części tu pozostają, w części zaś udają się na granicę pruską i rossyjską: że wojenne środki ostrożności znacznie tu powiększono, a mianowicie odwachy podwojone i patrole wzmocnione zostały.« Jesteśmy w stanie zapewnić, że, ile z resztą każdemu tu jest wiadomo, we wszystkich tych doniesieniach, ani jednego słowa prawdy nie ma. Że jen. Rüdiger, od chwili jak w miesiącu Marcu r. z. opuścił Kraków, więcéj się tu nie pokazał i że w Ces. Król. wojsku stojącem garnizonem w Krakowie i okręgu, od upłynionéj jesieni najmniejsze poruszenie któreby do pogłoski o wzmocnieniu onegoż, o marszach i powiększonych środkach wojennych ostrożności, mogło dać powód, miejsca nie miało. I dziwić się tylko potrzeba, iż powszechna gazeta lipska, która już tyle razy przez swego korespondenta Krakowskiego do rozpuszczenia widocznie z palca wyssanych wiadomości użyć się dała, temuż ciągle jeszcze w powyższym widoku nadużyć się dozwala. Większe zaś jeszcze podziwienie sprawia gazeta Wrocławska, która mogąc w każdym razie względnie tutejszych wydarzeń, łatwo dowiedzieć się prawdy, ciągle jeszcze z powszechnéj gazety Lipskiéj nie wacha się przyjmować do swoich kolumn, artykułów korespondenta Krakowskiego.

Francya.

Paryż, 4. Marca. — Król odwiedza niemal codziennie galerią Luwru, i ogląda obrazy nadesłane na tegoroczną wystawę. Sąd przysięgłych stanowiący o przypuszczeniu każdego przedmiotu, jest teraz zatrudniony portretami, których 1100 nadesłano.

Dziennik sporów chwali rząd sardyński, że postanowił budować kolej żelazną, która połączy port Genuy z okolicami położonemi z tamtéj strony Alp, z Sabaudią i Szwajcaryą, chociaż bardzo wiele kosztować będzie. Na linii téj kolei żelaźnéj potrzeba przebić tunel przez mont Cenis, który będzie przeszło półtory mili niemieckiéj długi. Według teraźniejszych sposobów trwałaby ta robota przez lat 10, ale przedłożono królowi sardyńskiemu plan, który skraca ten czas przeszło o połowę. Połączenie to przez górę Cenis wielkie sprowadziłoby korzyści dla Sardynii, ponieważ na téj drodze możnaby o każdéj porze roku sprowadzać towary z Genuy do Chambery i Genewy. Z Marsylią nastąpiłoby wielkie współzawodnictwo i dla tego dziennik sporów radzi, aby starano się poprawić port marsylijski i to nie zwłocznie i zniżyć opłaty portowe i celne, aby można wytrzymać współzawodnictwo z Genuą.

Portefeuille utrzymuje, że rządy francuzki i angielski zgodziły się ze względu na oceanią i protektorat francuzki ma się ograniczyć do saméj Ota hejti, a wyspy pod wiatrem zostające, mają być niepodległe. Równie uporządkowano pytanie względem Pritszarda. Niewiadomo, dla czego ministerium nie ogłasza tego układu.

Według Constitutionnela liczy bractwo braci chrześcijańskich teraz 5000 członków i od roku 1830 nabyło znaczny majątek, jak tego dowodzą grunta na bulewarach inwalidów kupione w Paryżu i budowle w Passy, które kosztują przeszło pół miliona fr. Bractwo to ma jeszcze inne cele; Constitutionnel powiada, że 3000 członków nadliczebnych wystarczyłoby do obsadzenia szkół im powierzonych po całym świecie i że wielu jest członków, którzy nie są wstanie udzielać nauk elementarnych, ponieważ nie umieją ani czytać ani pisać. Dalej okazuje, że bractwo to odbywa służbę przy więzieniach centralnych, ma swoich stróży, odźwiernych; służba ta przynosi mu znaczne dochody przez pensye i środki utrzymywania, tak że i z téj gałęzi ma czystego zysku 18,000 fr.

Presse powiada, że przed upadkiem Epoki pan Deville udawał się do wielu konserwatystów o wsparcie na to pismo, i gdy wszystkie środki wyczerpał i odmowną wszędzie znalazł odpowiedź, postanowił Epokę przenieść na dziennik Presse.

Minister spraw zewnętrznych postanowił stały konsulat francuzki we Ferarze.

Blisko 800 uczniów medycyny udało się wczora do księcia Moskwy z prośbą, aby wsparł protestacyą przeciw projektowi do prawa, o naukach i wykonywaniu umiejętności medycyny. Książe przyrzekł poprzeć tę protestacyą w izbie parów.

Lord Howden wyjeżdża dziś do Anglii.

Pan Dumon, minister robót publicznych, wydał rozkaz do wszystkich prefektów, ażeby corok ściśle dochodzili stanu wiszących mostów i zdawali mu sprawę o nich.

Głoszą, że w téj chwili przedsiębierze minister finansów emissią znaczną bonów skarbowych. Pan Lacave Laplagne pzzedkładając budżet oświadczył, że należy puścić w obieg 60 do 65 milionów bonów skarbowych, chcąc uniknąć nowéj pożyczki.

Spory mnożą się coraz bardziéj pomiędzy autorami i dziennikami. Pan Emil Girardin zapytał izby rekursowéj sądu kassacyjnego, przed którą jurisdykcyą należy jego process z akcyonaryuszami Epoki. Girardin ma jeszcze inne processa. Zaskarżył księgarzy Benthume i Boichard o 50,000 fr. wynagrodzenia, ponieważ mu niedostarczyli do feletonu historyi girondy Lamartina. Tymczasem księgarze ci nie otrzymali téj historyi od Lamartina ponieważ nie dotrzymali ze swéj strony warunków układu z nim zawartego i nie mogą z tego powodu dotrzymać przyrzeczenia urzędowego Girardinowi. Girardin żąda teraz wynagrodzenia, ponieważ swym czytelnikom przyobiecał dołączać w swym feletonie historią girondy. — Dyrektor teatru Odeon Bocage zaskarżył redaktora dziennika Corsair Satan o wynagrodzenie strat, które poniósł w skutek artykułów przedrwiewających jego sztuki, bo mało widzów z tego powodu zgromadzało się w tym teatrze. — W processie pomiędzy Constitutionnelem, Eugenim Sue i jego nakładcą Petionem oświadczył adwokat Constitutionnela, że powieść, »Marcin czyli podrzutek« Eugeniego Sue daleko gorszą jest od jego dawniejszych powieści, a przez zamieszczenie jéj we feletonie stracił ten dziennik w przeciągu czterech miesięcy 684 prenumeratorów. Dowiódł także, że Sue tylko od dnia do dnia pracuje bez planu ogólnego i pyta co chwilę pana Veron zawiadowcy Constitutionnela co ma sobie daléj począć w téj powieści. Tak w jednym rozdziale wystawił Sue Marcina na rogu jednéj ulicy umierającego z głodu i niewiedział jak go wskrzesić, kiedu mu było potrzeba tego bochatera na dalszy ciąg powieści.

Książe Polignac umarł tu po długiéj i nader boleśnéj chorobie.

Pomiędzy wszystkiemi wnioskami przedłożonemi izbie deputowanych bezwątpienia pierwsze zajmuje miejsce wniosek pana Demesmay o zniżenie podatku od soli. Monopol od soli we Francyi miał tytuł za rządu dawnego la gabelle i nie raz przychodziło do sporów krwawych podobnie jak z powodu octroi, dawniéj nazywanego barrière. Lud te pobory zawsze nienawidził. Gdy nakoniec zmieniono monopol soli w roku 1789., kosztował funt soli 14 sous, cenę tę następnie zniżono aż do 1 sous. Za cesarstwa cena ta stopniowo się podnosiła. Po zwaleniu cesarstwa za kilogram soli płacono po 8 sous, w téj cenie utrzymał się za restauracyi, teraz zaś za kilogram płacą 50 centimów, co wynosi 15 razy więcéj, niż koszta wypływające z wydobywania soli. Możnaby sądzić, że rząd znaczne ztąd odnosi zyski, jakoż i odnosi, jeżeli uważamy na przychód z każdego kilo gramu soli. Inaczéj rzecz się ma, skoro się zastanowimy nad niezmierną massą soli, którąby rząd mógł przedawać, ale jéj w rzeczy saméj nie przedaje. Sto razy powtórzony zysk z 5 centnarów zaprawdę więcéj przynosi, aniżeli kiedy się powtórzy po 5 lub 6 razy za 50 centnarów. Często kroć, a nawet i w przyszłym roku chciały się w téj mierze porozumieć trzy władze Francyi, ale izba parów naprzód podała swoje wątpliwości, a nakoniec stanowczo się oparła zmianie. Całą rzecz przeto zacząć należy od początku, jakto uczynił pan Demesmay i wypadku oczekiwać trzeba, większość atoli jest za jego wnioskiem. Dwa morza z rozciągłością nadbrzeżną przeszło 400 mil francuskich, nieprzebrane mielizny soli dostarczyłyby nietylko soli dla całéj Francyi, ale nawet dla całego świata. Z tych niezmiernych bogactw, które natura dostarcza, Francya odnosi tylko mierne zyski. Zamiast dostarczać taniéj soli każdemu przemysłowi, trzymaną jest cena jéj tak wysoko, że gospodarstwo wiejskie wcale jéj użyć nie może na tuczenie bydła i na poprawę roli i łąk. Teraz rząd dostarcza; 1) ludności francuskiéj na domowe potrzeby 2,300,000 metrycznych centnarów; 2) rybakom do nasalania ryb i mięsa, fabrykom do płodów chemicznych w rozmaitych wyrobach 1,200,000, w ogóle więc 3,500,000 centnarów. Gdyby rząd zniżył cenę soli z 25 za pół kilogramu na 5 centimów, zużycie soli natychmiast powiększyłoby się o 10 razy, a rząd zyskiwałby jeszcze przeszło 100 procentów, gdyż koszta wynoszą za wydobycie ½ kilogramu soli 2 centimy, przeto dochód rządu podwoiłby się rocznie. W roku 1789. przyjęto cenę 5 centimów za pół kilogramu i rząd żadnego zysku nie miał z sprzedaży soli, ale przypisać to należy ówczasowym okolicznościom, nieznajomości użytku w gospodarstwie wiejskiem tego płodu i uśpionemu przemysłowi. Zresztą pan Demesmay nieżąda zniżenia za pół kilogramu soli na 5 cent., lecz na 10 cent. bo i to będzie wielkiem dobrodziejstwem dla włościan, którzy teraz niezmiernie oszczędnie używają soli na zasalanie okrasy, która z tego powodu się psuje. Równie korzystaliby z tego dobrodziejstwa rybacy, którzy teraz tylko kupczą świeżemi rybami. Skarb przeto w każdym przypadku zyska, po zniżeniu podatku od soli.

Okręt Elizabeth wysłany na połów wielorybów, przywiózł bezpośrednie wiadomości z O'Taheiti z dnia 12. Listopada, do Hawru. Wiadomości te nie są tak dalece zatrważającemi, jak to przewidywać z ostatnich należało, zawsze jednakowoż w niczém nie popierają nadziei wrócenia pokoju, którą nota urzędowa, na zasadzie depeszy z dnia 5. Października, w Monitorze umieszczona, wzniecila. Jakkolwiek się położenie rzeczy nie polepszyło, przecież ze względu na to, iż wszystkie stronnictwa tą ciągłą wojną znękane zostały, spodziewać się można jakiegokolwiek pojednania. Uczyniona w nocie urzędowéj wzmianka, iż nie przedsięwzięto żadnych kroków nieprzyjaznych na nowo, o tyle prawdziwą jest, o ile dotąd na chwilę takowych nie zaniechano. Fortyfikacye wzniesione przez pana Bruat, gubernatora, w dolinach mających udział w powstaniu, potrafiły wprawdzie utrzymać krajowców; Francuzi przecież na ciągłéj baczności mieć się musieli i bez przerwy wydarzały się pojedyńcze potyczki. Wojska znajdujące się w fortyfikacyach ciągle narażane były na niespodziane napady i przez to nigdy odpoczynku mieć nie mogły. Gubernator Bruat okazał w téj wojnie nadzwyczajną energię i przezorność, ale zdrowie jego znacznie ucierpiało. Pomimo to, pan Bruat postępuje wedle udzielonéj mu instrukcyi, starał się pogodzić z królową Pomare, by przez jéj powrót zadać cios ostateczny ciągłym rozruchom, wszczynanym pod pozorem przywrócenia królowéj. Pan Bruat, który przez swoich ajentów bezskutecznie rozmaitych środków w celu pojednania użył, zmuszonym był w końcu udać się do kilku osób, które z powodu rozmaitych stosunków z królową Pomare, a głównie jako poddani angielscy, prędzéj się przychylnego przyjęcia u królowéj spodziewać mogli. Panowie Salpan, Notte i misionarz Thompson przez dwa miesiące, Wrzesień i Październik wchodzili w układy, lecz królowa stanowczo niechciała wejść w jakiekolwiek stosunki z władzami francuskiemi. W końcu gubernator, nie mając innego sposobu, zgodził się na pośrednictwo angielskiéj fregaty Grampus, o któréj dzienniki angielskie nie dawno wzmiankę czyniły, lecz i te zabiegi na niczém spełzły. Powszechnie utrzymują, iż królowa niczego sobie bardziéj nie życzy jak wrócenia w posiadanie swego królestwa, niechce wszelako wejść w stosunki z gubernatorem Bruat i przez niego do swoich posiadłości być wprowadzoną. Mając przeciwko niemu osobistą nienawiść, nie chce żadnéj z jego propozycyi słuchać. Nienawiść królowéj do pana Bruat przewyższa żal jéj ku rządowi i narodowi francuskiemu. Tak dalece czuje ku niemu wstręt, iż w liście do króla Francuzów pisanym, odwołanie pana Bruat za jedyny warunek swego poddania się podała. Co większa, udzieliła osiadłemu w O'Taheiti Francuzowi, posiadającemu jéj zaufanie w wysokim stopniu, formalny akt pojednania pod datą 22. Października, opatrzony jéj własnoręcznym podpisem. W tym to akcie, pierwszym warunkiem jéj powrotu jest odwołanie pana Bruat i przysłanie na jego miejsce innego milszego jéj gubernatora; pozostałe zaś warunki nie są wcale zrażającemi. Zdaje się więc, rząd francuski musiał był powziąść wiadomość o takowém usposobieniu królowéj Pomare, gdy innego gubernatora w miejsce pana Bruat do O'Taheiti posłać postanowił. Wiadomość o tém odwołaniu doszła do Papeiti 6. Listopada, a wybór pana Lavaud, następcy gubernatora Bruat, uważano w miejscu za pewną rękojmię rychłego pojednania, gdyż pan Lavaud już poprzednio królowéj Pomare z najlepszéj strony był znanym.

Anglia.

Londyn, d. 3. Marca. — W wielkiéj sali klubu wolnomularskiego odbyło się wczoraj liczne zgromadzenie z powodu wcielenia Krakowa do Austryi. Przybyło na to zgromadzenie wielu przyjaciół Polaków, a między innymi lord Arundel, Dudley Stuart, Wharncliffe, Fitzwilliam, Sandin, admirał Condrington i wielu członków izby niższéj. Przewodniczył zgromadzeniu lord Northampton i oświadczył, że wyraz publicznéj opinii w Anglii co do wcielenia Krakowa wielki wpływ wywrze na stałym lądzie. — Gazeta Times z dnia dzisiejszego mówi o tym meetingu, iż mężowie wszystkich stronnictw, zajmujący wysokie stanowska w obu izbach przybyli na to zgromadzenie, dla podziękowania za silną i godną protestacyą w mowie od tronu z powodu zniesienia Krakowa, przy tém nadmienia, że głosy silne podniosły się, za przywróceniem przyjaźni z Francyą. Z powodu nadwątlonych tych stosunków wyrażano smutek i dowodzono, że pojednanie obu krajów wielkich rzeczy dokazać może. Przechodzi potém Times do wniosku pana Hume, który jutro podanym zostanie w izbie niższéj, ażeby Anglia nie wypłacała nadal 100,000 funt. szt. Austryi, opłacanych dotąd od roku 1815. pod warunkiem, ażeby Hollandya z Belgią była połączoną. Po zniesieniu niepodległości Krakowa, sądzi Times, że parlament nie przystanie na dalsze wypłacanie téj summy obcemu mocarstwu, które z namysłem złamało warunki traktatu wiedeńskiego.

Hiszpania.

Infant Don Enrique napisał z Barcelony list osnowy następującéj do królowéj Izabelli:

Don Enrique Maria de Bourbon, infant Hiszpanii i kontradmirał, przedstawia W. Kr. Mci rzecz jak następuje: wiadomo wszystkim, że wybrał on Donne Elennę de Castella Shellst Fernandez de Cordova, córkę hrabiego Castella de la Villanueva i Carlet za przyszłą małżonkę, przeto widzi się obowiązanym do oświadczenia, że polityka nie wywierała na to postanowienie żadnego wpływu i że nie słuchał żadnego innego natchnienia, okrom

własnego serca i obowiązku męża honoru. Bóg, wielki prawodawca wszech rzeczy stworzonych, przed którym korzą się prawodawcy tego świata i są prochem, nadał te same prawa w niezmiernéj swéj mądrości wszystkim stworzeniom, które zarówną miłością do swojéj piersi przyciska, i wlał we wszystkie serca te same uczucia. Natchnął też duszę infanta Don Enriqua uczuciem najtkliwszéj miłości ku Donnie Elenie de Castella, kiedy po zamęściu W. Kr. Mci i Jéj dostojnéj siostry infantki donny Maryi Ferdynandy z dwoma królewiczami, pozostała w smutném odosobnieniu. Ponieważ postanowił tylko ożenić się z osobą własnego kraju, ujrzał tedy w swem uczuciu miłości wolę i palec najwyższéj Istności, która dobiera swoim stworzeniom, co jest im odpowiednie i oddał się temu uczuciu z tém poświęceniem się w duszy, w przekonaniu tych zapewnień, które miał wówczas szczęście i honor otrzymać.*) Wierząc w swe szczęście wydarł zarówno godnéj jak cnotliwéj młodéj damie uśmiech nadziei, będąc sam szczęśliwy, zakłócił spokojność szlachetnéj rodziny, a nadzieja i radość zamieniła się we łzy i gorzkie cierpienia. Nawet honor damy, jéj skarb i perła najdroższa, ucierpiał wiele w oczach publiczności. W tak trudném położeniu, które każde czułe i szlachetne serce ciężko dotknąć musi, ponowił infant Don Enrique przyrzeczenie swego ślubu małżeńskiego i przysiągł go dotrzymać jako człowiek honorowy szlachetnego rodu, przy czém Bóg był jego świadkiem, Bóg sprawiedliwy i karzący złe uczynki. Chociażby infant nie zważał na uczucia, którémi Donna Elena de Castella go natchnęła, rzeczą atoli jest szlachetną i sprawiedliwą, ażeby ten, który przywiódł o szkodę lub stratę, jakikolwiek byłby jego stopień, tak się zachował, jak tego prawa honoru i przepisy religii wymagają, ażeby nigdy postawiony wysoko nie szkodził drugim w inném położeniu, niemającym innéj pociechy, okrom łez do opłakiwania nieszczęścia w cichości i skrytości serca. Jeżeli położenie tak zacnéj rodziny i prożby infanta Don Enrique, i smutek obarczający jego sumienie z powodu zakłócenia spokojności téj rodziny, znajdą jakowe uwzględnienie w sercu W. Kr. Mci, prosi W. Kr. Mość o udzielenie mu pozwolenia, do którego wzdycha, i które gotów okupić wszelkiemi ofiarami. Barcelona d. 14. Lutego 1847. Enrique Maria de Bourbon.

Szwajcarya.

Bern, dn. 28. Lutego. — Kanton lucernski przywiódł do skutku w Lucernie zjazd znakomitych wojskowych z nowych kantonów. W tych kantonach powydawano rozporządzenia wojenne, a na zjezdzie, jak słychać miano ułożyć sztab jeneralny dla wojsk połączonych. Władza kantonu berneńskiego, która nam teraz jest naczelną władzą całéj Szwajcaryi zapytała się Lucernu, co to wszystko ma znaczyć.

W Kantonie Glarus na wniosek sióstr miłosierdzia zebrała się rada ziemska i powtórnie wyrzekła, że im pobyt w Kantonie dozwolonym być nie może.

Stany Zjednoczone.

New-York, 31. Stycznia. — Dzienniki tutejsze ogłosiły list jenerała Taylor datowany z Monterey z dnia 9. Listopada, z którego okazuje się, iż jenerał wcale nie zgadza się z rządem co do sposobu prowadzenia wojny w Mexyku. List ten pisany był do jenerała James, który go kazał w dziennikach umieścić nie wiadomo przecież, czy na to miał upoważnienie od jenerała Taylor. We wstępie pan Taylor donosi o spóźnieniu marszu z Camargo do Monterey, dokąd w dniu 19. Września z 6250 wojska, w którém regularnego było tylko 2700, przybył. Winę tego spóźnienia przypisuje niedokładności rozporządzeń jenerała kwatermistrza. Co do łagodności warunków kapitulacji, na które pan Taylor po zdobyciu wałów miasta Monterey się zgodził, to takowe usprawiedliwia głównie tém, iż jenerał Ampudia uwiadomił go był poprzednio o propozycyi pokoju ze strony Stanów Zjednoczonych i o niewątpliwém przyjęciu takowéj przez rząd mexykański; przytém jednakowoż pan Taylor czyni wzmiankę, że Mexykanie liczniejsze wojsko od niego mieli, że mogli w nocy cofnąć się do wąwozów i że, gdyby chcieli opór stawiać, zdobycie miasta niezawodnie kosztowałoby było życie kilkuset ludzi. Monterey, tak pisze daléj, równie obronne jest jak i Quebek, zastanawia nas przeto, iż miasto takie mające garnizonu 7000 wojska regularnego i 2000 nieregularnego oraz kilka tysięcy obywateli zdolnych do noszenia broni, nadto posiadające 42 dział, poddało się nierównie mniejszéj sile, która nadto źle zaopatrzona w żywność była i prócz lekkiéj artylleryi i żadnéj innéj nie posiadało. Prócz tego pan Taylor uważa za niewłaściwe wszelkie dalsze wtargnięcie do Mexyku w kierunku ku Saltillo. Pisze między innemi: Jeżeli mamy, tak jak sobie tego panowie Polk i Scott życzą, pokój zdobyć, a to przez zajęcie stolicy kraju, w takim razie wypadałoby nam iść na Vera Cruz, to opanować miejsce a następnie dopiero daléj w Mexyk wejść. Czyż taki pokój, do którego zaledwie po upływie roku dostąpiemy, potrafi wynadgrodzić wszelkie straty, które ponieść musiemy. Nie przypuszczam tego, tém bardziéj iż liczba osób życzących sobie wcielenia Mexyku do Stanów Zjednoczonych nader jest ograniczoną. Zachodzi zatém pytanie jak tu postąpić należy. Zdaje mi się, iż najstosowniéj by było zająć liniję graniczną wiodącą od odnogi mexykańskiéj do morza Spokojnego, która nam może służyć za rękojmią przy zawieraniu pokoju, a nadto poprzestać na tém co dotąd posiadamy, toby nam zapewniło całe terytorium z téj strony Sirra Madre a mianowicie Tampico, Vittoryję, Monterey, Saltillo, Manclava, Chihuahua, Santa Fé i obydwie Kalifornje, a wówczas moglibyśmy rzec do mexykańczyków: »Wypędźcież nas teraz.« Przez to postawilibyśmy im wszelką odpowiedzialność i koszta wynikające z wojny zaczepnéj. Gdybyśmy nadto błokowali wszelkie porty znajdujące się nad odnogą mexykańską i Oceanem Spokojnym, wtedy Mexyk musiałby upamiętać się i na wszelkie warunki pokoju się zgodzić.« Daléj pan Taylor przedstawia, zgodnie z raportem swoim ministrowi wojny przesłanem, iż niepodobna przedsięwziąść marszu na Saltillo bez dodania w posiłku 2000 wojska i wielkich bagażów. Odległość bowiem od Saltillo do najbliższego znaczniejszego miasta, mianowicie do San Luis-Potosi jest mil 300 z których 140 samych piasków. W końcu powtarza pan Taylor, nieganiąc przecież nikogo osobiście, iż na ostatnie marsze z Camargo do Monterey był bardzo źle w amunicyą i zapasy żywności zaopatrzonym, i że jedyną w celu oszczędzenia rządowi niedogodności rozpoczął swoje działanie, które w przypadku niepomyślnego skutku, mogłoby było ściągnąć na niego w najlepszym razie ostrą naganę.— Od daty listu plany wojenne rządu o tyle zmianie uległy, o ile odstąpiono od dalszego marszu ku Saltillo i skierowano siły od Veracruz ku stolicy; zdaje się zatém, iż jeżeli zdanie Taylora, tyczące się zmiany wojny zaczepnéj na odporną w narodzie stronników znajdzie, wówczas rząd do tego zdania się przychyli.

*) Zapewne mowa tu o zezwoleniu ustném ze strony króla i królowéj.

ROZMAITE WIADOMOŚCI.

Koleje żelazne w Europie i w Stanach Zjednoczonych 1847. r.

I. Wielka Brytania.

Kiedy wspomniemy na wielkość, na rozmaitość zasobów w Anglii, na bajeczne niemal postępy jéj handlu, na dawność jéj morskiéj przewagi, dziwić się przychodzi, że tak wolno ulepszała i udoskonalała u siebie kommunikacyjne środki; a jednakże położenie jéj topograficzne takiego jest rodzaju, że wcześnie uczuć musiała potrzebę przyśpieszenia przewozów. Z jednéj strony bowiem, fabryczne jéj okręgi najważniejsze leżą blisko jeograficznego jéj środka; z drugiéj, grunt jéj zawiera obfite bogactwa kopalne i przedstawia przemysłowi niewyczerpane zasoby żelaza i węgla kamiennego. A przecież, pięćdziesiąt lat temu, Anglija szła dopiero po wszystkich wielkich mocarstwach stałego lądu, w téj gałęzi materjalnéj cywilizacyi.

Aż do połowy ubiegłego stulecia towary w Szkocyi przewożono na koniach. Czas jakiego potrzeba było na krótkie nawet podróże w ludnych miejscowościach, dziś wydaje się niepodobnym do uwierzenia. Sir Henry Parnell świadczy, że zwyczajny posłaniec z Edymburga do Selkirk (odległość pół dziesiątéj mili) potrzebował dwa tygodnie tam i napowrót. W 1750. roku, wóz publiczny między Edymburgiem i Glasgowem chodzący (10 mil) jechał półtora dnia. W 1763. roku, między Londynem i Edymburgiem jeden tylko chodził powóz publiczny dwa razy na miesiąc, a podróż trwała dni piętnaście. Droga zastąpiona dziś przez drogę żelazną z Liwerpoolu do Manchester, na któréj tysiące podróżnych przewija się dziennie, z szybkością 25 do 30 mil angielskich na godzinę, odbytą była jest temu właśnie lat siedmdziesiąt pięć, przez Artura Jounga, który zostawił następujący stanu jéj opis:

»Nie mogę znaleść wyrazów na opisanie téj piekielnéj drogi. Wzywam najmocniéj podróżnych, którychby zła gwiazda w te strony zapędziła, aby wszystko poświęcili byle uniknąć téj przeklętéj przeprawy, bo można się założyć o tysiąc przeciw jednemu, że na niéj kark skręcą, a co najmniéj złamią rękę lub nogę. Co krok napotykasz tam wyboje na dwa łokcie głębokie, pełne błota nawet w lecie. Łatwo sobie wyobrazić co to musi być na jesień i w zimie! Jednym środkiem naprawy takiego porządku rzeczy jest rzucanie kamieni w te doły, chciałem powiedzieć przepaść, przez co powozy okropnie się wstrząsają i zapadają. Mnie samemu trzy razy złamały się koła i osie na ośmnastu milach téj przeklętéj drogi.«

Przy końcu ostatniego wieku, przewóz towarów furmanami nie tylko odbywał się nieznośnie powoli, ale i po cenach tak wysokich, że używać go można było jedynie do produktów fabrycznych znacznéj wartości, a objętości niewielkiéj. I tak, taryfa frachtu z Londynu do Leeds była 325 fr. za ton, z Liverpoolu do Manchestru 50 fr. Artykuły ciężkie i dużo miejsca zabierające, jak węgle kamienne i żelazo, w tych tylko miejscach używane być mogły, do których można było spławiać je wodą. Kanał Bridgewatera dopiero w 1767. roku rozpoczęto. Powodzenie tego przedsięwzięcia zwróciło uwagę kilku innych wielkich właścicieli.

Utworzyły się kompanie kanałów i wnet zaprowadzoną została pyszna sieć spławów pokrywająca Anglię. Niepotrzebując obawiać się żadnéj konkurencyi dróg lądowych, których zły stan pogorszał jeszcze opłakany system myta drogowego, kompanie te rychło objęły w monopol przewóz towarów i ogromne ztąd zebrały zyski. Naprożno rywalizujące wzniesiono linie; wspólny interess skłonił nowe i stare do zjednoczenia; tym sposobem niknęła wszelka konkurencya, a publiczność płacić musiała monopolowi ceny wygórowane.

Handel angielski dość długo znosił ten system uciążliwy. Przypomina sobie bowiem, że przed zaprowadzeniem kanałów, nie miał żadnego środka transportu, i wolał słusznie płacić drogo jak towary swoje trzymać na składach. Kompanie przeto spokojnie daléj ciągnęły swe zyski. Ale nadeszła

chwila, w któréj zbytnia pewność niedbalstwo wyrodziła; transporta prowadzono nie tylko po szalonych cenach, ale jeszcze bardzo niedbale. W roku 1825. podano do parlamentu liczne petycye z bardzo żywemi skargami. W jednéj z tych petycyi czytano szczególniéj, (a podający oświadczył się gotowym złożyć dowody), że bawełna przebywając Atlantyk w dni 20, szła 6 tygodni z Liverpoolu do Manchester, to jest odległość 6 mil tylko. Cała flegma i oziębłość brytyjska musiała się wzburzyć na taki nieporządek, i od téj pory postanowiono budowę dróg żelaznych.

Wychodząc nareszcie z bezwładności, bogate i potężne kompanie kanałów próbowały uprzedzić groźną konkurencyę, co taryfy ich obniżyć miała. Ale już było zapóźno, bo kwestya kolei żelaznych teorycznie została rozwiązaną; korzyści ich dokładnie wywiedziono, a duch angielski, energiczny i rezolutny, kiedy się czuje przekonanym, nie chciał się cofnąć. Kompanie kanałów, licząc w parlamencie wiele obrońców, zamierzyły wówczas w prawodawczém kole zwalić żądania ustąpień dróg żelaznych i przez dwa lata udawało im się. Lecz próżny opór! system lokomocyi na kolejach żelaznych wszelkie zmógł przeszkody, i 1828. roku udzielono jednéj kompanii przywiléj połączenia szynami żelaznemi Liverpoolu z Manchestrem.

W zasadzie i początku, ta kolej miała miéć charakter zwyczajnéj drogi, to jest, że opłaciwszy myto, każdy mógłby jéj używać, bo ciągnienie wozów miało się odbywać końmi. Z drugiéj strony, w myśli twórców tego przedsiębierstwa, przeznaczoną tylko była do przewozu towarów, i nikomu jeszcze na myśl nie przyszło, aby do przewozu osób służyć mogła. Dopiero po zupełném ukończeniu drogi, inżynier budujący ją, sławny Georges Stephenson, po długich i częstych naradach z najzdolniejszemi inżynierami Anglii, postanowił wprowadzić w użycie machiny parowe ruchome; lecz według jego zdania ten system lokomocyi nie powinien nigdy dostarczyć szybkości większéj nad 16 do 20 kilometrów na godzinę, (2 mile przeszło) a szybkość ta zaś w owym czasie uważaną była za tak nadzwyczajną, że prospekta kompanii pod tym względem powszechne obudziły niedowierzanie; jednakże w kilka miesięcy potém, machina zwana Rocket przebiegała kolej żelazną z Liverpool do Manchestru z szybkością 47 kilometrów na godzinę. Fakt ten zmienił zupełnie postać przedsięwzięcia, rozwięzując w sposób najbardziéj zadawalniający zadanie przewozu podróżnych na drodze żelaznéj. W istocie, zaledwie otworzono ją dla publiczności (1830.) z 30 dyliżansów co dzień kursujących między temi dwoma miastami, został się tylko jeden. Względna taniość i wielka szybkość nowéj drogi komunikacyjnéj ten skutek wywołały. Pierwszy raz wtedy zrobiono to ciekawe doświadczenie, że łatwość środków przewozowych powiększa obieg w niezliczonym stosunku. I tak, liczba podróżnych, która przed otwarciem kolei nie przenosiła 500 dziennie, natychmiast się potroiła. Lecz kiedy powiększenie liczby podróżnych wszelkie przewyższyło oczekiwania, inaczéj rzecz się miała z przewozem towarów; bo podniecony konkurencyą, kanał zniżył opłaty swoje na równi z opłatą drogi żelaznéj, powiększył szybkość i znacznie ulepszył wszystkie części służby. Kanał prócz tego posiadał z jednéj strony tę korzyść, że łączył się z dokami liverpolskiemi, z drugiéj, że przechodził przez Manchester i obmywał mury magazynów i składów, a tém unikało się przeładowywania i tém zyskiwał znaczną wyższość nad drogą żelazną. Jednakże pomimo nierówności warunków walki pod tym względem, kompania kolei żelaznéj przewoziła wkrótce po 1000 tonnów dziennie. W dwa lata po wprowadzeniu jéj w użycie, dywidendy wynosiły 10%, a na akcyach zyskiwano premium 120%. Tym sposobem świetnie wprowadzono drogi żelazne do Europy! Łatwo pojmiecie, że wypadek tego pierwszego doświadczenia był stanowczy; inne linie, mające łączyć stolicę z główuemi ogniskami przemysłu i ludności, bezzwłocznie zaprojektowano i wykonano, a w peryodzie od 1832. do 1836. r. wybudowano 724 kilometrów drogi żelaznéj, a zaczęto 563 kilometry.

Nauka inżynierska drog żelaznych nie stanęła na miejscu. Jerzy Stephanson utworzył z linii liverpool-manchesterskiéj, rodzaj drogi modelowéj, która stała się podstawą użytecznych badań i przyczyniła się do ukształcenia całéj szkoły młodych inżynierów, godnych znamienitego mistrza swojego. Znaczne postępy uczyniono w szczegółach budowy kolei saméj. Z początku, nie wiele jesze wiedziano, jaką nadać wagę i siłę szynom. Doświadczenie zmieniło pierwsze wyobrażenia w tym względzie. Na drodze liverpoolskiéj, waga pierwiastkowych szyn wynosiła 17 kilometrów na metr bieżący; stopniowo podnoszono ją do 40, 50, 60 i 70 funtów angielskich (koło 32 kilogramów). Odległość poprzeczną między szynami zmieniano także na rozmaitych drogach, a nawet na częściach jednéj drogi.

Natura podkładów poprzecznych ulega także ważnéj zmianie. Pierwiastkowo, szyny kładziono na sześciennych kamieniach po 2 decymetry z boku, a 30 decymetrów wysokości mających. Podkładów drewnianych użyto tylko czasowo dopóki się nasypka dobrze nie umocniła. Dziś wszędzie zarzucono sześciany kamienne, a w miejsce ich używano drewnianych podkładów. Ciężar ich zrazu 10 tonów oznaczony bez tendera, stopniowo podniesiono do 12 tonów. Teraz nawet istnieją na kolei Great-Western lokomotywy po 20 tonów ważące, zawsze oprócz tendera.

(Dalszy ciąg nastąpi.)

Wiadomości literackie.

Z Poznania. — Przeglądu poznańskiego wyszedł poszyt III. i zawiera: 1) Iridion (dokończenie). 2) Literatura angielska z pięćdziesięciu lat ostatnich. 3) Voyage du maréchal Duc de Raguze dans la Russie méridionale. 4) Dzieje rewolucyi francuzkiéj Ludwika Blanc. 5) Wiadomości bieżące.

Ceny targowe w mieście Poznaniu.	Dnia 8. Marca 1847. r. od			do		
	Tal.	sgr.	fen.	Tal.	sgr.	fen.
Pszenicy szefel . . .	2	24	5	3	7	9
Zyta . dt.	2	20	—	2	24	5
Jęczmienia dt.	2	6	8	2	15	7
Owsa . dt.	1	12	3	1	16	8
Tatarki dt	2	2	3	2	6	8
Grochu . dt.	3	3	4	3	15	—
Ziemniaków dt.	—	28	11	1	3	4
Siana cetnar	—	17	6	—	20	—
Słomy kopa	7	—	—	8	—	—
Masła garniec	1	25	—	2	—	—